№ 1210. Donnerstag, den 13. März. (Morgen-Ausgabe.) 1862.

Die Danziger Zeitung erscheint täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage zweimal, am Montage nur Nachmittags 5 Uhr. — Bestellungen werden in der Expedition (Gerbergasse 2) und auswärts bei allen Königl. Postanstalten angenommen.

Preis pro Quartal 1 Thlr. 15 Sgr., auswärts 1 Thlr. 20 Sgr. Inserate nehmen an: in Berlin: A. Retemeyer, Kurstraße 50, in Leipzig: Heinrich Hübner, in Altona: Haasenstein u. Vogler, in Hamburg: J. Türkheim und J. Schöneberg.

Danziger Zeitung.



Amtliche Nachrichten.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:

Dem Staats-Minister v. Bethmann-Hollweg auf seinen Antrag von der Leitung des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medicinal-Angelegenheiten, unter Belassung des Titels und Ranges eines Staats-Ministers, zu entbinden; und den Staatsminister des Innern, Grafen von Schwerin, interimistisch mit der oberen Leitung des Ministeriums der geistlichen 2c. Angelegenheiten zu beauftragen.

Telegraphische Depeschen der Danziger Zeitung.

Angekommen den 12. März, 7 Uhr 15 Minut. Abends.

Berlin, 12. März. Der so eben herausgegebene Staatsanzeiger enthält folgende Allerhöchste Cabinets-Ordre:

„In dem jetzigen wichtigen Augenblick, den der Staat beschritten hat, ist es von höchster Wichtigkeit, daß Mein Staatsministerium einen interimistischen Vorsitzenden erhalte, da die Krankheit und andauernde Abwesenheit Seiner Königlichen Hoheit des Fürsten von Hohenzollern-Sigmaringen ihm die Ausübung seines Amtes nicht möglich macht. Ich habe daher den Prinzen von Hohenlohe-Ingelfingen-Oehringen*), General der Cavallerie, mit dem Vorsitze Meines Staatsministeriums betraut, ihm dies selbst bekannt gemacht und benachrichtige das Staatsministerium von dieser Anordnung."

Berlin, 11. März 1862. Wilhelm.
v. d. Heydt.

* Der gegenwärtige Präsident des Herrenhauses.

Angekommen 8¾ Uhr Abends.

Aus Turin, 11. März, meldet die Opinion nationale: „Garibaldi ist die Organisation der Freiwilligen-Armee im Süden übertragen worden. Victor Emanuel geht nach Neapel in Begleitung Garibaldis.

Deutschland.

Berlin, den 12. März.

— In der letzten Sitzung der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin wurde über die beantragte Befreiung der Freiläger von der Miethssteuer verhandelt und demnächst der Handelsbericht pro 1861 berathen und festgestellt. Endlich wurde auch die Erwerbung der hiesigen Waage-Anstalt als Eigenthum der kaufmännischen Corporation beschlossen und die Bedingungen der Uebernahme festgestellt, über welche sich von Seiten der Waage-Anstalt eine Generalversammlung der Interessenten zu entscheiden haben wird, von deren anerkannt gemeinnütziger Haltung eine Zustimmung unzweifelhaft zu erwarten steht.

— Die von F. Schmidt herausgegebene Deutsche National-Bibliothek hat rüstigen Fortgang. Der zweite Band, in einem Doppelheft erschienen, bringt eine Darstellung der ritterlichen Gesellschaft im Zeitalter des Frauen-Cultus, von Jacob Falke. Das Unternehmen erfreut sich einer günstigen Aufnahme im Publikum.

England.

London, 9. März. Das Court Journal meldet: „Wir erfahren mit großer Freude, daß Lord Palmerston mit der ihn in der Verwaltung seiner irischen Güter auszeichnenden hochherzigen Freigebigkeit seine Verwalter angewiesen hat, denjenigen seiner Eingesessenen, welche Lust haben, nach Canada auszuwandern, nicht nur das Reisegeld, sondern auch das nothwendige Werkzeug zu geben, damit sie gleich, so wie sie ihre neue Heimath erreichen, anfangen können, zu arbeiten. Wir haben nicht nöthig, zu sagen, daß Viele bereits von diesem hochherzigen Anerbieten Gebrauch gemacht haben, und daß viele Andere Anstalten treffen, ihnen zu folgen. Es ist natürlich in dieser frühen Jahreszeit noch unmöglich, anzugeben, wie viele irische Familien sich im Laufe des Jahres in Canada niederlassen werden. Allein aus sehr zuverlässiger Quelle erfahren wir, daß die Seelenzahl der Auswandernden wohl nicht viel weniger als 15,000 betragen wird".

London, 8. März. Das „Court Journal" schreibt: „Ein von den Ministern ausgehender Plan, welcher der Königin die Last von allerlei formellen Geschäften in einigen Staatsdepartements abnehmen will, ist eine Maßregel, welche mit dem stimmt, was wir vorausgesagt haben. Die Staatssecretaire haben durch eine im Parlament eingebrachte Bill die Initiative ergriffen, die Krone von den formellen Geschäften ihrer Departements zu befreien. Könnte nicht der Lord-Kämmerer, der Generalissimus und der erste Lord der Admiralität sich das als Wink dienen lassen und den Hof oder die Krone auch von den Formalien ihrer Departements befreien? Wir denken dabei noch ganz besonders daran, daß alle unbedeutenden Avancements im Heere und auf der Flotte zum Vorwande einer neuen Vorstellung bei der Königin gemacht werden. Georg IV. verbat sich sogar geradezu gewisse Vorstellungen und kümmerte sich gar nicht um den in dieser Hinsicht herrschenden Brauch. Gewiß könnten die drei erwähnten hohen Staatsbeamten, wenn sie wollten, viel dazu thun, dem allzu großen Andrange bei den Levers der Königin abzuhelfen. Das Mittel, dessen sich die Minister Georg's IV. bedienten, um ihn der Nothwendigkeit zu überheben, seinen Namen so viele tausend Mal zu unterschreiben, bestand darin, daß gewisse Commissare mit Ermächtigung des Parlaments einen Stempel mit dem Facsimile der Königlichen Unterschrift auf das betreffende Document drückten. Die darauf bezügliche Parlamentsacte bestimmte, daß die Stempelung in Gegenwart des Königs stattfinden mußte. Nachdem die Acte durchgegangen war, versammelten sich die Commissare pflichtschuldigst im Schlosse zu Windsor, um einer Menge noch im Rückstande befindlicher öffentlicher Documente die Königliche Unterschrift aufzudrucken. Da keiner der Commissare mit einem Stempel umzugehen wußte, so bedienten sie sich ganz naiv gewöhnlicher Dinte und richteten damit eine greuliche Schmiererei an. Kleckse von allen möglichen Gestalten und Sorten kamen zum Vorschein, nichts aber, was dem Namenszuge des Königs ähnlich sah. Als alle anderen Commissare sich an dem Kunststücke versucht hatten und zuletzt der Herzog von Wellington an die Reihe kam, wurde die Sache erst recht toll. Schließlich gaben die Königlichen Commissare mit dintebeschmutzten Händen, Röcken und Taschentüchern, ja selbst mit beschmierten Gesichtern das schwierige Unternehmen auf, bis endlich einer auf den gescheidten Einfall kam, es mit Druckerschwärze zu versuchen, wo sich denn heraus stellte, daß alle praktischen Hindernisse gehoben waren."

Rußland und Polen.

Warschau, 7. März. Der Generaldirector für Cultus und Unterricht hat beim Administrationsrathe des Königreichs die Erlaubniß erwirkt, die Herren Jul. Skupiewski, Lehrer der lateinischen und griechischen Sprache am Gymnasium zu Plock, und Titus Babczynski, Magister der Physik und Lehrer der Mathematik an der Kunstschule, auf Kosten der Regierung nach Deutschland und Frankreich zu schicken, um daselbst die Organisation der mittleren und höheren Lehranstalten und die Lehrmethode der philologischen und der mathematisch-physikalischen Lehrgegenstände näher kennen zu lernen, mit besonderer Rücksicht auf dasjenige, was bei der bevorstehenden Reorganisation der inländischen Lehranstalten hier Anwendung finden kann.

Danzig, 13. März.

* Gestern fand die sechste ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Danziger Privat-Actienbank statt; es waren 26 Actionäre anwesend, welche 300 Actien vertraten. Nachdem der Präsident des Verwaltungsrathes, Herr General-Consul Normann, die Versammlung begrüßt, gedachte er des verstorbenen Mitgliedes des Verwaltungsrathes, Commerzienrath Focking, mit anerkennenden Worten, eröffnete alsdann die Versammlung und trug den bereits seit einiger Zeit im Druck erschienenen Verwaltungsbericht im Auszug vor. Hierauf wurden Herr Otto Steffens in Stelle des verstorbenen Commerzienraths Focking zum Mitgliede des Verwaltungsrathes und die durch das Loos ausgeschiedenen Herren Commerzienrath Goldschmidt und Stoddart durch Zettelwahl von Neuem gewählt. — Der Verkauf des Bankhauses Langgasse Nr. 59, für den Preis von 16,000 Thlr. an Herrn Knemeyer wurde genehmigt; der Beschluß aber über den Verkauf des Hauses Hundegasse Nr. 107 ausgesetzt. — Zur Rechnungs-Revision wurden die Herren Damme, Olschewski und Hein ernannt. — Ein besonderer Antrag der Herren M. Güterbock & Co. in Berlin auf frühere Auszahlung der Dividende wurde als zu spät angemeldet nicht zur Discussion gestellt.

* [Gerichtsverhandlung am 10. März.] Bekanntlich kommen bei den in hiesiger Umgegend vielfach betriebenen Nachgrabungen nach Bernstein ziemlich häufig Unglücksfälle vor, welche meistentheils durch grobe Fahrlässigkeiten herbeigeführt werden. Wir erinnern uns nur eines einzigen Falles, in welchem mehrere Arbeiter durch unabwendbaren Zufall, nämlich durch plötzliche Entwickelung böser Dünste im Innern

Vermischtes.

Treptow a. R., 8. März. Eine auffällige Naturerscheinung zog gestern eine große Zahl der Einwohner unserer Stadt in das benachbarte Stranddorf Deep an das Ufer der Ostsee. Nachdem der Spiegel des Meeres während der letzten Wochen so tief gesenkt gewesen, daß die gewöhnliche Wasser-Linie sich um 150 Schritte seewärts zurückgezogen hatte, trat heute Morgen ein weiteres plötzliches Fallen des Wassers um 3 bis 4 Fuß ein. Die alten sonst überflutheten Moolenreste des früheren Regahafens, so wie Theile eines im Sande vergrabenen Wracks wurden sichtbar. Das Phänomen dauerte etwa vier Stunden. Die See war vollkommen ruhig, der Himmel leicht bewölkt, zuweilen klar, ein leiser Wind wehte von WSW. Schon im November vorigen Jahres hatten wir ganz dieselbe Erscheinung. Es wäre von Interesse, zu erfahren, ob dasselbe auch in anderen Orten und in welcher Küstenausdehnung es beobachtet sein mag.

(Dumollard's Hinrichtung.) Der Dienstmädchenmörder Dumollard wurde am 8. März Morgens bei Tagesanbruch in Montluel hingerichtet. Ueber 6000 Personen hatten sich eingefunden, um diesem Schauspiele beizuwohnen. Am vorigen Freitag Morgens war ihm angekündigt worden, daß seine letzte Stunde geschlagen habe. Die Reise von Bourges nach obengenanntem Orte legte er in einer schwerfälligen und großen Berline zurück; mehrere Schwadronen Gendarmerie bildeten die Escorte; ein Geistlicher befand sich in dem Wagen und bemühte sich, Dumollard zu bekehren. Als man ihm seine bevorstehende Execution ankündigte, sagte er: „Ich erwartete dies wohl; übrigens ist es besser, ich bezahle diesen Wechsel jetzt als später." Bei mehreren Umständen wiederholte er den nämlichen Gedanken; seine Ruhe verließ ihn nie. Auf die Bitte des Abbé Beroud hatte sich Dumollard mit seiner Frau versöhnt, die er bekanntlich angeklagt hatte, ihn aus freien Stücken verrathen haben. Diese seltsamen Eheleute, welche man auf einige Zeit wieder vereinigte, unterhielten sich lange mit einander und nahmen ein gemeinschaftliches Souper ein. Die Frau Dumollard's war sehr bewegt; sie weinte und küßte zu wiederholten Malen ihren Mann. Letzterer blieb jedoch kalt. „Nun ist's gut, Adieu!" waren die einzigen Worte, die er ihr beim Abschied sagte. Während der Fahrt von Bourges nach Montluel drängten sich die Bewohner an den Wagen heran. Viele Leute sprachen den Verurtheilten an; er antwortete auf beinahme höhnische Weise und bemerkte, es sei sonderbar, daß eine ganze Bevölkerung herbeiströme, um einen Unglücklichen zu sehen, der im Begriff stehe, seine Strafe zu empfangen. In Montluel angekommen, wurde Dumollard nach der Mairie gebracht Er verlangte, wie auch schon in der Gerichtssitzung, seine Füße erwärmen zu dürfen, u. schien nur noch von seinen geschäftlichen Interessen in Anspruch genommen zu sein. Der Greffier des Tribunals von Trevoux hatte ihn während seiner langen Haft mit großer Güte behandelt, und als ihn der Verurtheilte wiedersah, vergoß er reichliche Thränen. Die Richter sind noch zu verschiedenen Malen in Dumollard gedrungen, weitere Geständnisse zu machen, er antwortete aber immer, er habe alles gesagt, was er gewußt, und bezahle, was die Uebrigen verbrochen. Einer der Richter gab die Absicht kand, in seinem Weinberge Nachgrabungen anstellen zu lassen. Diese Worte brachten auf den Verurtheilten einige Wirkung hervor; er gestand nichts, aber er ließ Manches ahnen. „Dieser Weinberg", sagte er, „gehörte mir nicht immer. Ich habe ihn gekauft und die Mitte genau untersucht; es war dort nichts; dieses ist sicher. Was die beiden Ecken anbelangt, so habe ich dieselben nie berührt, und ich weiß nicht, ob man dort irgend etwas hingebracht hat." Die Richter versuchten alles Mögliche, um Weiteres aus ihm herauszubringen. Der Unglückliche machte eine Geberde der Ungeduld und rief endlich: „Sie können mich zwanzig Jahre quälen und ich werde Ihnen weiter nichts sagen; und damit lassen Sie es gut sein." Seine Kräfte verließen ihn nicht und seine Ruhe blieb immer die nämliche. Sein Puls schlug hundert Schläge in der Minute, was in Anbetracht der nächtlichen Reise nichts Ungewöhnliches darbot. Er nahm hierauf seinen Kaffee und antwortete auf alle Fragen mit der größten Ruhe. Als die Scharfrichter nahten, um ihn auf den letzten Gang vorzubereiten, zog er selbst seine Blouse aus und ließ sich dann Alles ruhig gefallen. Von diesem Augenblick an konnte man aber eine gewisse Schwäche an ihm bemerken; er weigerte sich jedoch, in den Armensünderkarren zu steigen, und ging zu Fuß bis zum Schaffot. Als er die Mairie verließ, wurde sein Gang auch wieder fester, und er legte die Strecke von 450 Fuß, die ihn vom Schaffot trennte, ohne alles Zaudern und ohne alle Schwäche zurück. Er sah jedoch bleich aus, seine Augen waren erloschen und er schien sein Bewußtsein verloren zu haben. Auf dem Schaffot angekommen, sah er Niemanden an, machte nicht die geringste Bewegung und sagte kein Wort. Einige Secunden später hatte das Fallbeil seinem Leben ein Ende gemacht.

— Den Continent Australien von der Südküste bis zur Nordküste zu durchschneiden, galt in den letzten zwei Jahren bekanntlich für eine Aufgabe, um deren Lösung besonders die Colonien Süd-Australien und Victoria rangen. Letztere stellte den berühmten, seit 20 Jahren mit den Wüsten und Steppen des Innern vertrauten Stuart, dem es auch gelang, in der ersten Hälfte des Jahres 1860 mehr als drei Viertel des ganzen Continentes zu durchschneiden. Auf seiner zweiten Reise, vom 1. Januar bis 31. August 1861, vermochte er es noch nicht, die wasserlosen Steppen des letzten Viertels ganz zu überwinden, — er mußte noch einmal nach dem Süden zurückkehren, um in diesem Augenblicke zum dritten Male zu versuchen, die Reise vollständig zum Ziele zu führen. Zur Lösung derselben Aufgabe aber schickte die Provinz Victoria eine Expedition ab, welche Melbourne am 20. August 1860 verließ und aus 30 bis 35 Personen, 25 Kameelen und 25 Pferden bestand. Es war dies die größte aller bisherigen australischen Expeditionen und mag gegen 100,000 Thlr. gekostet haben: für die Kameele allein, die expreß für diesen Zweck von Indien geholt wurden, bewilligte die Regierung 28,000 Thlr., und unter den privaten Beiträgen belief sich einer auf nicht weniger als 7000 Thlr.; die ersten der erfahrenen und wissenschaftlichen Kräfte wurden als Führer und Mitglieder ausersehen. Trotz alledem hat diese Expedition nach einem Verlauf von nur drei Viertel Jahren ein trauriges Ende, einen theilweise schrecklichen Untergang gefunden. Sie hat zwar den Sieg erkämpft, aber mit den schwersten Opfern, denn während vier der Reisenden bis in die Nähe des Carpentaria-Golfes gelangten, starben sechs einen grausamen Hunger- und Erschöpfungs-Tod, darunter Burke, der Führer, und Dr. Ludwig Becker aus Darmstadt, der seit längerer Zeit in Australien angesiedelt war und sich in wissenschaftlicher Beziehung vielfach verdient gemacht hatte. Der Hergang der ganzen Expedition gleicht einem schrecklichen Drama. Ueber beide Expeditionen, Stuart's vom 1. Januar bis 31. August 1861 und Burke's vom August 1860 bis Juni 1861, welche eine der wichtigsten Epochen in der Entdeckungsgeschichte Australiens bezeichnen, bringt das zweite Heft von Petermann's geographischen Mittheilungen, Jahrgang 1862, (Gotha, bei Perthes) ausführliche Berichte nebst zwei speciellen Karten und einer Uebersichtskarte von Dr. Petermann.

— Der vor kurzem nach Neu-Seeland gesandte ehemalige Gouverneur der Cap-Colonie, Sir G. Grey, hat seine auf 20,000 Lstrl. geschätzte Bücher- und Handschriftensammlung der öffentlichen Bibliothek in der Capstadt geschenkt.

einer Grube ums Leben kamen; in den meisten Fällen dagegen ließ sich das eingetretene Unglück auf ein, namentlich bei dem sehr gefährlichen Geschäft der Zuschüttung der Gruben, vorgekommenes Versehen zurückführen. Gleichwohl ist bisher noch niemals eine Bestrafung solcher Fahrlässigkeiten möglich gewesen, weil die überlebenden Arbeiter die Verantwortlichkeit regelmäßig auf die Verunglückten abzuwälzen wußten. Seit dem 1. April 1860 ist jedoch eine Verordnung der hiesigen Regierung in Kraft getreten, welche nicht nur die Beobachtung gewisser Vorsichtsmaßregeln bei Strafe anbefiehlt, sondern auch die weise Anordnung enthält, daß bei dem Bau jeder Grube ein Grubenmeister angestellt sein muß, welcher für die Befolgung der gedachten Vorschriften und für ein vorsichtiges Verfahren überhaupt verantwortlich sein soll. Diese Verordnung machte es möglich, endlich eine derartige Fahrlässigkeit, durch welche zwei Menschen ums Leben gekommen waren, zur Bestrafung zu bringen. Wie wir seiner Zeit berichtet haben, stürzte am 4. December pr. auf der Löblauer Feldmark eine etwa 13 Fuß tiefe Bernsteingrube ein und begrub den Grubenmeister Johann Czerwinski, dessen Bruder und den Arbeiter Wodetzki. Nach sechsstündiger Arbeit wurden die letzten Beiden als Leichen, der erstere jedoch noch lebend hervorgegraben. Es wurde mit unzweifelhafter Sicherheit ermittelt, daß der Einsturz der Grube einzig und allein durch Nichtbeobachtung einer der wesentlichsten Vorschriften der Polizeiverordnung vom 30. Januar 1860 veranlaßt war. Nach derselben soll nämlich bei Zuschüttung der Gruben jeder der Holzkasten, welche zur Befestigung der Grubenwände dienen, einzeln herausgenommen und die dadurch im Grunde der Grube entstandene Höhlung vor Herausnahme des zunächst höheren Kastens mit Erde ausgefüllt und diese festgestampft werden, damit die Erde hinter den oberen Kasten wieder einen festen Stützpunkt erhätt und nicht hinter denselben weg in die Vertiefung stürzen und damit den oberen Kasten allen Halt nehmen könne. Die Unterlassung dieser Vorsichtsmaßregel wird um so gefährlicher, je lockerer das Erdreich ist, in welchem die Grube getrieben ist. Obgleich nun dies im vorliegenden Fall in hohem Grade zutraf, da die Grube an einer Stelle angelegt war, wo früher bereits Nachgrabungen stattgefunden hatten, so hat der Grubenmeister Czerwinski auf einen Vorschlag seines Bruders doch die Herausnahme eines Kastens vor gehöriger Ausfüllung der Höhlung eines tieferen, bereits herausgenommenen, ausdrücklich mit dem Bemerken gestattet, daß die Grube wohl nicht stürzen würde, was die leicht vorauszusehende Folge hatte, daß die ganze Grube bei dem ersten Rütteln an dem höheren Kasten in einem Moment zusammenstürzte. Unter diesen Umständen konnte der Grubenmeister Czerwinski auf die wegen fahrlässiger Tödtung zweier Menschen gegen ihn erhobene Anklage zu seiner Entschuldigung nichts weiter vorbringen, als daß er doch geglaubt habe, die Sache würde wohl glücklich abgehen, und daß er selbst durch das eingetretene Unglück schwer betroffen worden sei. Denn abgesehen von dem Verlust seines Bruders und dem Bewußtsein, sowohl dessen Tod als den des Wodetzki verschuldet zu haben, sei er auch durch die 6 Stunden, die er lebendig begraben, in verschränkter Stellung zwischen Hölzern eingeklemmt und unmittelbar gegen den Leichnam seines Bruders gepreßt, in fürchterlicher Todesangst zugebracht habe, wohl hart genug bestraft, so daß es keiner weitern Strafübel bedürfe, um die Möglichkeit einer Wiederholung ähnlicher Fahrlässigkeit auszuschließen. Der Herr Staatsanwalt beantragte indeß eine zweimonatliche Gefängnißstrafe und Untersagung des Gewerbebetriebes auf 2 Jahre. Der Gerichtshof erkannte mit Rücksicht darauf, daß zwei Menschen ums Leben gekommen und daß die Fahrlässigkeit des Angeklagten für eine sehr grobe zu erachten, da er eine ausdrückliche Polizei-Vorschrift übertreten habe, deren strenge Beobachtung bei dem ihm bekannten Zustand des Erdreichs im vorliegenden Falle doppelt nothwendig war, auf eine sechsmonatliche Gefängnißstrafe, nicht aber auf Untersagung des Gewerbebetriebes, weil Angeklagter keine schwer zu beseitigende Unfähigkeit, sondern nur eine augenblickliche Wagehalsigkeit an den Tag gelegt habe, und man annehmen könne, daß die schweren Folgen, welche dieselbe für ihn gehabt, ihn von diesem Fehler für immer geheilt haben würden.

Volkswirthschaftliche Ansichten und Eisenbahn-Projecte in der Provinz Preußen,

von K. M.

Aus der Provinz geht uns nachfolgender Artikel zur Veröffentlichung zu:

Am 12. und 13. December v. J. hat der Volkswirthschaftliche Verein für die Provinz Preußen in Königsberg getagt. Die Zeitungen referirten über die Verhandlungen in ziemlich kurzer Weise, so daß mehrere Momente der Debatte unklar bleiben konnten. Sehr erfreulich ist es daher, daß nun der stenographische Bericht über die Verhandlungen gedruckt und an die Mitglieder des Vereins versendet ist, und somit eine genauere Kenntniß der Vorgänge und Verhandlungen ermöglicht wird, welche nicht allein für die Provinz von Interesse sind, sondern auch insofern von Werth, als sie dazu beitragen sollen, die Ansichten weiterer Kreise über die Provinz, deren Bedürfnisse und Bestrebungen zu reguliren.

Der Vorstand hatte, wie es schon öfter geschehen ist eine sehr ungünstige Zeit für die Versammlung gewählt. Die strengen Wintertage machen das Reisen in unseren Gegenden unangenehm und im December wird es an und für sich vielen Geschäftsleuten unmöglich, sich an einer Versammlung zu betheiligen.

Die Einladung zur Versammlung, welche etwa 4 Wochen vorher versendet wurde, enthielt natürlich auch die Tagesordnung. Als solche war angegeben:

1) Die Stellung der Ostseeprovinzen im Zollvereine,
2) die Gewerbefrage,
3) der Real-Credit,
4) die Beziehungen der Volkswirthschaft zum Communal-Leben,
5) die Mittel zur Verbreitung der Volkswirthschafts-Lehre.

Am 12. December wurde der Congreß eröffnet. Der Vorsitzende verwies auf die Tagesordnung und bemerkte, es sei noch ein Antrag des Herrn Siemundt eingegangen, betreffend den preuß.-russischen Handelsverkehr, den man aber, da schon so viel Material vorliege, ad acta legen könne. Die Versammlung genehmigte dies schweigend, ohne den Antrag zu kennen. Weiter bemerkt der Vorsitzende, es sei auch ein Antrag des Herrn Regierungs-Assessor Winkelmann so eben noch eingegangen, betreffend die Provinzial-Eisenbahnfrage. Der Inhalt des Antrages wurde nicht weiter mitgetheilt und der Versammlung anheim gegeben, ob sie auf diesem Congresse darauf eingehen wolle. Nachdem der Oberbürgermeister Phillips bemerkt, daß dieser Antrag sich auf keine Weise zur Behandlung auf dem Congreß eigne, weil er die gegenseitigen Interessen verletzte, replicirt der Antragsteller, daß er es gar nicht wagen würde, die kostbare Zeit der Versammlung in Anspruch zu nehmen, wenn nicht jetzt gerade ein Brennpunkt eingetreten und der Herr Handelsminister ernstlich gewillt wäre die Sache ins Auge zu fassen. In Rücksicht darauf sei von ihm angeordnet, daß die Vorarbeiten für sämmtliche projectirte Bahnlinien schon jetzt in Angriff genommen werden sollen und zwar solle durch die Direction der Ostbahn ein Gutachten abgegeben werden, welche von diesen Bahnlinien in erster Reihe zur Ausführung zu bringen wäre. Der Antragsteller ist mit Herrn Phillipps vollständig darin einverstanden, daß eine specielle Discussion nicht erforderlich sei, man möge sich nur über das Princip (welches?) einigen, wodurch der Ausschlag über die Dringlichkeit der verschiedenen Bahnprojecte gegeben würde.

Die Versammlung schweigt wiederum, es wird abgestimmt und der Vorsitzende verkündet, die Majorität habe sich für die Behandlung des Antrages entschieden.

An und für sich ist es ein übel Ding, wenn die Geschäfts-Ordnung des volkswirthschaftlichen Vereins es zuläßt, daß Anträge förmlich ex abrupto eingebracht und zur Verhandlung gestellt werden können. Es liegt auf der Hand, daß eine derartige Versammlung unter solchen Umständen nicht gehörig informirt sein und nicht mit denjenigen Mitteln versehen sein kann, welche die gründliche Behandlung der Sache erfordert. Schlimmer aber wird die Sache noch, wenn wie hier, die Versammlung eigentlich blind, ohne einmal den Wortlaut des Antrages, seine Tendenz, zu kennen und sich über die Tragweite auch nur im Geringsten klar zu sein, sich für die Behandlung entscheidet und so eine ganz zufällige, möglicherweise eine künstlich geschaffene Majorität den Ausschlag giebt. Wäre die Versammlung nur einigermaßen informirt gewesen, so würde sie sehr bald zu der Ueberzeugung gelangt sein, daß weder der Umstand der besonderen Dringlichkeit vorlag, noch daß überhaupt der Antrag des Herrn W. in der Fassung und Motivirung sich zur Behandlung eignete. Der volkswirthschaftliche Congreß konnte sich unmöglich berufen fühlen, die verschiedenen zum Theil localen Interessen zu vertreten und zwischen ihnen zu entscheiden; noch weniger aber konnte es seine Aufgabe sein (und dahin ging das verborgene Ziel des Antragstellers, wie wir weiterhin zeigen wollen) den Beschluß des 15. Preuß. Provinzial-Landtags zu corrigiren, namentlich nicht durch eine Verhandlung wie die nun folgende, bei welcher die mangelnde Information über die Sachlage sich in einer wirklich betrübenden Weise geltend machte. Genug — die Versammlung ließ sich durch die Plötzlichkeit des Antrages, seine scheinbare Wichtigkeit und durch eine nicht correcte Darlegung der Sachlage vollständig captiviren und diesem Umstande allein wollen wir es zuschreiben, daß im Laufe der Debatte die in der That unhaltbaren Ansichten des Antragstellers eine so matte Entgegnung fanden und Beschlüsse zu Stande kamen und Vorstellungen über die landwirthschaftlichen, die Handels- und Verkehrs-Interessen der Provinz sich geltend machten, die denn doch gar zu einseitig und eigenthümlich sind, als daß sie bei genauerem Eingehen und besserer Kenntniß sich vertreten ließen. Der Sache selbst — darüber kann man sich schon beruhigen — werden die Beschlüsse keinen Eintrag thun; aber das Vertrauen in die ebenso vortrefflichen, als zum Fortschritt der Provinz nothwendigen Bestrebungen des volkswirthschaftlichen Vereins könnten doch ein wenig wankend werden. Ueberdem aber — und das ist die Hauptsache — schadet uns nichts so sehr, als die mangelnde Kenntniß der Zustände und Situation unserer Provinz und die überaus schiefen Vorstellungen, die man noch über sie hat. Ihnen muß man jedenfalls entgegenarbeiten, umsomehr, wenn man mit viel Grund vermuthen kann, daß sie ebenso in den maßgebenden Kreisen der Provinz, minder vielleicht, aber doch noch immer auch in auswärtigen Kreisen vorhanden sind. In unserer Provinz gilt mehr wie in anderen das Wort: „Hilf Dir selbst", und das mag zur Richtschnur dienen für unsere Bestrebungen.

Um nun unseren Lesern ein möglichst klares Bild über den Gang der Verhandlungen, sowie über die Ansichten zu geben, welche sich geltend machten, lassen wir die Redner (nach dem stenographischen Bericht) selbst sprechen und knüpfen unsere ergänzenden und berichtigenden Bemerkungen an.

„Antragsteller Winkelmann. Ich würde nicht wagen, Ihre kostbare Zeit in Anspruch zu nehmen, wenn nicht gerade jetzt ein Brennpunkt eingetreten und der Handelsminister v. d. Heydt ernstlich gewillt wäre, diese Angelegenheit jetzt ins Auge zu fassen. In Rücksicht darauf ist von ihm angeordnet, daß die Vorarbeiten für sämmtliche projectirten Bahnlinien schon jetzt in Angriff genommen werden sollen und zwar, daß durch die Direction der Ostbahn ein Gutachten abzugeben sei, welche von diesen Bahnlinien in erster Reihe zur Ausführung zu bringen wäre. Ich glaube, es ist jetzt ein Zeitpunkt, der nicht wiederkommen wird und wohl entscheidend für die Bahnfrage sein dürfte. Ich bin mit Herrn pp. Phillips darin einverstanden, daß wir uns nicht in eine specielle Diskussion einlassen, sondern nur über das Prinzip einigen, welches über die Dringlichkeit der Bahnprojecte den Ausschlag geben muß. Es hat der 15. Provinciallandtag ein derartiges aufzustellen gesucht, das ich für unrichtig halte. Ich möchte also, daß sich der Congreß nur mit der Frage beschäftige, welches Princip er anerkennt, und insofern halte ich die Frage von der größten Bedeutung."

Der Herr Antragsteller hat hier ohne Zweifel das Rescript des Herrn Handelsministers vom 23. Mai 1861 im Sinn. Das Datum desselben rechtfertigt schwerlich die Ansicht von der brennenden Dringlichkeit des Antrages. — Der Herr Handelsminister benachrichtigt darin das Comité der Thorn-Königsberger Bahn, daß er die Direction der Ostbahn beauftragt habe, die Vorarbeiten dieser Linie mit Zuhilfenahme der von den Kreisen bewilligten Gelder auszuführen. Er sagt weiter darin, daß mit diesen Arbeiten noch anderweite Ermittelungen bezüglich der auf dem rechten Weichselufer im Interesse des innern, wie des durchgehenden Verkehrs vorzugsweise in Aussicht zu nehmenden Eisenbahnen, verbunden werden sollen. Von einem Gutachten darüber, welche Bahnlinie in erster Reihe zur Ausführung zu bringen sei, kann danach nicht die Rede sein, eben so wenig von einer zur Zeit brennenden Frage.

Nachdem nun, wie vorhin angeführt, die Majorität die Dringlichkeit der Frage anerkannt hat, kommt der Antrag zur speciellen Discussion.

„Vorsitzender Roepell. Der nächste Punkt der Tagesordnung betrifft den Antrag des Regierungs-Assessor Winkelmann:

Der 3. Congreß der volkswirthschaftlichen Gesellschaft für Ost- und Westpreußen spricht das Prinzip aus:

1) daß diejenigen Eisenbahnverbindungen der Provinz die wichtigsten sind, welche dem Interesse des inländischen und dem des durchgehenden Verkehrs zu gleicher Zeit Rechnung tragen,
2) und daß darunter die dringendsten diejenigen sind, welche dazu dienen, das Abschneiden unserer auswärtigen Handelsbeziehungen durch concurrirende Bahnen des Auslandes zu verhindern;
3) der Congreß beauftragt den Vorstand, das oben ausgesprochene Prinzip der Staatsregierung und der Landesvertretung zur Berücksichtigung bei Beförderung des Eisenbahnbaues der Provinz im Petitionswege anzuempfehlen und
4) ferner den Herrn Handelsminister zu bitten, das betreffende Gutachten der Kgl. Ostbahn-Direction der volkswirthschaftlichen Gesellschaft mitzutheilen.

Regierungs-Assessor Winkelmann. Die erste Versammlung, die sich mit Lösung der Eisenbahnfrage der Provinz Preußen nach Vollendung der Ostbahn beschäftigte, war der 13. Provinzial-Landtag. Fünf größere Bahntracte wurden von demselben hauptsächlich ins Auge gefaßt: Bromberg-Thorn, Königsberg-Thorn, Danzig-Stettin, die Verbindung der Ostbahn rechten Weichselufers mit der Petersburg-Warschauer Bahn und den Zweigbahnen im Norden und Süden des Regierungsbezirks Gumbinnen. Aus dieser Zusammenstellung allein geht schon hervor, wie unklar damals die Anschauung von den Verkehrsverhältnissen unserer Provinz noch gewesen ist. Zunächst vermissen wir in derselben diejenigen beiden Bahnen, welche seitdem als die vorzugsweise wichtigen Bahnen unserer Provinz allgemein anerkannt worden sind: die Danzig-Neufahrwasser und die Königsberg-Pillauer Bahn. Die Vorstellung ist noch vorherrschend, daß es sich nur darum handle, die Ostbahn durch Zweigbahnen zu ergänzen. Ueber die Richtung dieser Zweigbahnen im östlichen Theile der Provinz herrscht ein völliges Dunkel. Von selbstständigen, der Ostbahn ebenbürtigen, größeren Verkehrsbahnen der Provinz ist gar nicht die Rede.

Einen mächtigen Impuls zur Lösung der Eisenbahnfrage gab die am 6. Dezember 1859 zu Bartenstein abgehalte Versammlung der Interessenten des Königsberg-Thorner Bahn-Projects, denn es beginnt damit für unsere Provinz die Zeit der Eisenbahn-Congresse und die Bildung von Eisenbahn-Comités, zu denen sich die Gleichgesinnten zusammen schaaren. Ein förmliches Eisenbahnfieber ergriff die Provinz. Es ist oft spöttelnd auf dieses Symptom gleichwie auf einen krankhaften Zustand hingewiesen worden. Unsererseits begrüßen wir darin ein gesundes lebenskräftiges Zeichen unserer Zeit. Der Bartensteiner Versammlung folgte die Versammlung der westpreußischen Interessenten des Königberg-Thorner Bahnprojects zu Briesen, vom 4. Februar 1860, die Versammlung der Interessenten des Königsberg-Rastenburg-Grodnoer Bahnprojects zu Rastenburg vom 1. März 1860, die des Königsberg-Pillauer Bahnprojects zu Königsberg vom 18. August 1860, die des Memel-Tilsit-Insterburg-Angerburger, sowie des Danzig-(Königsberg)-Soldau-Warschauer und Güldenboden-Neidenburg-Warschauer Eisenbahnprojects.

Bevor noch die Bedürfnißfragen der Provinz in den einzelnen Bahnprojecten ihren vollkommenen Ausdruck gefunden hatten, trat im November vorigen Jahres der 15. Provinzial-Landtag zusammen. Er erkannte sämmtliche, zur Befürwortung ihm eingereichten Bahnprojecte als wichtig an, und suchte nur das Princip für die Reihenfolge herauszufinden, in welcher die einzelnen Bahnlinien nach Maßgabe ihrer Dringlichkeit zum Ausbau gelangen sollten. In der, unterm 13. November 1860, an Se. Königl. Hoheit den Prinz-Regenten eingereichten Petition, wurde der Grundsatz anerkannt, daß diejenigen Bahnen, welche die großen Handelsstädte mit den Häfen als Abfuhrstraßen für die Producte aller Gegenden der Provinz verbinden, von allgemeinem Interesse wären und daher eine bevorzugte Berücksichtigung des Staates vor denen verdienten, welche mehr als Zufuhrstraßen aus den verschiedenen Gegenden nach den großen Stapelplätzen dienen sollen. Zu dieser bevorzugten Klasse wurde die Danzig-Neufahrwasser und die Königsberg-Pillauer Bahn gerechnet. Die Bahnlinien Cöslin-Danzig, Thorn-Königsberg, Königsberg-Rastenburg-Lyck-Grodno, Angerburg-Insterburg, Insterburg-Tilsit-Memel wurden eine jede für ihren Bereich für wichtig und zur Hebung der Cultur und des Wohlstandes geeignet erachtet und nur in Betreff der Bahn von Königsberg nach Lyck zur Verbindung mit Grodno wurde eine allgemeinere Wichtigkeit anerkannt.

Dieses Prinzip vermag ich nicht als das richtige anzuerkennen, und zwar aus dem Grunde, weil dasselbe nur den binnenländischen Verkehr berücksichtigt, den ausländischen, durchgehenden Verkehr aber gänzlich außer Betracht läßt. Dem gegenüber glaube ich, daß gerade der ausländische, durchgehende Verkehr es ist, der eine vorzugsweise Berücksichtigung beim Entwurf eines Eisenbahnnetzes für unsere Provinz finden muß, und daß diejenigen Bahnlinien die wichtigsten sind, welche den Interessen des ausländischen, durchgehenden Verkehrs und des binnenländischen Verkehrs zugleich Rechnung tragen. Bei Annahme dieses Prinzips verschwindet die Schwierigkeit einer Lösung der Eisenbahnfrage, das Eisenbahnnetz der Provinz ist nicht ferner ein Problem. Ein Blick auf die Karte zeigt uns als Markt- und Hafenorte der Provinz: Danzig-Neufahrwasser, Elbing, Königsberg-Pillau und Memel, als deren Stapelorte: Warschau, Grodno und Kowno. Es gilt die kürzeste Verbindung dieser Stapelplätze mit jenen Markt- und Hafenorten herzustellen und es wird sich zeigen, daß diese die Provinz von Süd und Südost nach Nord und Nordwest durchschneidenden Verbindungslinien mit den Adern des binnenländischen Verkehrs und den diesen folgenden Hauptlinien des Chausseenetzes der Provinz zusammen treffen. Es resultiren hieraus die Bahnlinien Warschau-Danzig-Neufahrwasser resp. Elbing, Warschau-Königsberg-Pillau, Grodno-Königsberg-Pillau, und Kowno-Memel. Dieses Bahnsystem bietet zugleich den Vortheil, daß es die Conkurrenz ausländischer Bahnen unschädlich, sogar unmöglich macht. Es schließt den größten Theil der in letzter Zeit aufgetauchten Bahnprojecte in sich und weist ihnen zum Theil zweckmäßigere Richtungslinien an. Indem es so allen billigen Wünschen gerecht wird, ist es von größeren Bahnprojecten nur das Königsberg-Thorner, welches — wie der Poet im Olymp bei Vertheilung der Erdengüter — leer ausgeht. Das Thorner Project ist in den großen Fehler gefallen, daß es die natürliche vom Süden und den russischen Hinterländern nach dem europäischen Norden, nach Schweden, Norwegen, Dänemark und England sich bewegende Verkehrsrichtung der Provinz umkehren und von der See ab nach dem Herzen von

Deutschland leiten wollte. Es ist dies Bestreben auf unhaltbare Weise durch die momentane abnorme Verkehrsströmung unserer Provinz in den Hungerjahren 1857 und 1858 begründet worden, wo bedeutende Getreidetransporte auf der Ostbahn bis nach Schlesien, Sachsen und Böhmen gingen, während man doch bedenken sollte, daß dies eben nur vorübergehende Erscheinungen sind, und daß in gewöhnlichen Zeiten jene Länder ihren Getreidebedarf selbst hervorbringen oder aus benachbarten Gegenden beziehen. Der Gedanke: klüger zu sein als die Altvorderen, hat etwas Verführerisches, doch glaube ich mich auf das Zeugniß der bedeutendsten wissenschaftlichen Autorität in dieser Versammlung: unseres Vorstandsmitgliedes Geheime Rath Schubert berufen zu können, daß gerade die bestehenden und früher bestandenen Handelswege in der Regel die zweckmäßigsten sind, und daß die Aufgabe der Neuzeit in der Regel nur darin besteht, die durch die Erfindung der Dampfkraft veränderten Verkehrsmittel denselben anzupassen. Das Aufsuchen neuer Handelswege im europäischen Continent ist Sache der Speculation und wie diese meistens kostspieligen Täuschungen unterworfen.

Es drängt sich nun von selbst die Frage auf, welche Bahnverbindungen in dem aufgestellten System in erster Linie zur Ausführung zu bringen sind. Unzweifelhaft dürften dies diejenigen Bahnlinien sein, welche der berühmte Volkswirthschaftslehrer Rau bereits als diejenigen bezeichnet, deren Ausbau die Staatsregierung vorzugsweise begünstigen soll. Es sind dies diejenigen Bahnlinien, deren Ausbau ihrer volkswirthschaftlichen Nützlichkeit willen, weil sie das nachtheilige Mitwerben ausländischer Bahnen beseitigen, nicht verschoben werden darf. In unserem Bahnsysteme werden daher unbestritten diejenigen Linien den Vorzug verdienen, welche dazu geeignet sind, die Concurrenz der im Ausbau begriffenen russischen Bahnen, wo nicht zu beseitigen, so doch in dem Maße unschädlich zu machen, daß dadurch der einheimische Handel vor dem sicheren Ruin bewahrt wird.

Die geehrte Versammlung bitte ich, sowohl bei der Staatsregierung, als der Landesvertretung den Antrag zu stellen:

„Dieselbe wolle bei Ausführung des Bahnbaues in der Provinz Preußen das Princip zur Anwendung bringen, daß nur solche Bahnlinien zur Ausführung gelangen, welche den Interessen des binnenländischen und des durchgehenden ausländischen Verkehrs zugleich Rechnung tragen und unter diesen wiederum diejenigen zu bevorzugen, welche verhindern, daß die Provinz durch ausländische Bahnen von ihren ausländischen Handelsbeziehungen abgeschnitten wird."

Schließlich beantrage ich, den Herrn Handels-Minister um Uebermittelung des Gutachtens der Königl. Ostbahn-Direction über die Ausführung von Eisenbahnbauten in hiesiger Provinz zu bitten, damit dasselbe dem nächsten Congresse zur weiteren Besprechung vorgelegt werde.

Phillips. Dem geehrten Vorredner muß ich in allen Punkten beistimmen. Es ist die Aufstellung, die er uns gegeben hat, jedenfalls richtig. Man muß bei jeder Eisenbahnfrage das in's Auge fassen, daß die Eisenbahnlinien nicht allein aus dem nächsten Innern, sondern auch aus dem fernen Innern nach den Häfen des Landes führen müssen, daß also unsere Provinz die Aufgabe hat, die Eisenbahn von der Ostsee tief in das Innere von Polen und Rußland zu vermitteln, und daß wir einst durch diese Verbindung in die Lage kommen werden, unsere Producte gegen die des schwarzen Meeres und der Levante auszutauschen. Ich bin auch darin einverstanden, daß es zweckmäßig ist, wenn der Congreß solche allgemeine Principien aufstellt und an geeigneter Stelle geltend macht. Ich bin aber nicht dafür, daß wir über die einzelnen Bahnen diskutiren, weil wir dabei unausbleiblich in eine Interessenvergleichung hineingerathen. In Betreff der Thorn-Königsberger Bahn stimme ich auch mit dem Vorredner überein, möchte aber nicht dagegen etwas sprechen, weil bei mir leicht ein Interesse dagegen angenommen werden könnte. Ich will nur das Eine bemerken. Wenn wir die Communication der Ostsee mit Osteuropa und Asien ins Auge fassen, so sind hier durch Natur und den Verlauf der Cultur- und Handelsgeschichte fünf Uebergänge vorgezeichnet, die als Handelsstraße diese Communication vermitteln. Es sind dies Kowno, Grodno, Mlawa, Thorn, und der fünfte auf der Grenze des Großherzogthums Posen und Polen. Es ist naturgemäß, Königsberg nicht nur durch eine Chaussee, sondern auch durch eine Eisenbahn mit der See zu verbinden, eben so Danzig und Neufahrwasser und auch dann diese fünf Handelsstraßen zu verfolgen. Das ist die richtige Aufgabe, die unsere Provinz hat, und die man nicht durch anderweitige Pläne durchkreuzen muß. Ich würde den Antrag stellen, daß wir uns so allgemein wie möglich darüber verhalten, bin aber nicht für eine Discussion specieller Bahnlinien.

Geheimrath Schubert. In einer Beziehung scheinen die geehrten Herren Vorredner vollständig übereinzustimmen, und schließe mich darin Ihnen vollkommen an. Ich glaube aber, daß der Antragsteller darin gefehlt hat, nur solche Bahnen zu unterscheiden, die von den Hauptverkehrspunkten zur See führen und Bahnen, die vorzugsweise dem ausländischen und inländischen Verkehr gleichmäßig entsprechen. Allerdings müssen wir primo loco diejenigen Eisenbahnen in's Auge fassen, welche von den Hauptpunkten unmittelbar den Verkehr zur See anstreben. Wir befinden uns nun in der sehr glücklichen Lage, daß diese anzulegenden Bahnen in unserer Provinz von unbedeutender Länge sind. Zwar auch diese $6\frac{1}{2}$ Meilen Eisenbahnen sind immerhin eine kostbare Sache für Königsberg, die für den Augenblick nicht so leicht herbei zu schaffen ist. Die $1\frac{1}{2}$ Meilen zwischen Danzig und Weichselmünde sind vielleicht eher ein Gegenstand, der gewiß beim ersten Angriff ausgeführt werden kann. Wir sind darin einig, daß diese Pläne vorzugsweise ins Werk gesetzt werden müssen, sobald wir die Mittel dazu haben. Es herrscht darin unsere vollständige Zustimmung, und so ist es selbstverständlich, daß wir in diesem Punkte die Petition des Herrn Antragstellers unterstützen können. Aber die anderweitigen Pläne machen sich nicht so leicht. Wir sind hier, um einen volkswirthschaftlichen Congreß zu halten, und nicht, um über einzelne Bahnlinien zu verhandeln. Vielleicht mögen die Herren, die vorzugsweise den Plan einer Eisenbahn von Thorn bis Königsberg verfolgen, nicht ganz im Rechte sein, nicht den wesentlichen Interessen der Provinz entsprechen; aber den Vorwurf muß ich von ihnen abwenden, daß sie durch die Hungerjahre von 1857—1859 dazu bestimmt sein sollen. Der Plan ist dazu viel älter. Wir wollen uns einmal genauer vorstellen, was diese Eisenbahn eigentlich bezwecken soll; sie soll den inländischen Verkehr vorzugsweise heben, sie soll die verschiedenen Chausseen, welche mitten durchs Land gehen, mit der großen Eisenbahnstraße vermitteln; sie soll die alten Fehler unserer großen Staats-Chaussee-Anlagen wieder gut machen, sie soll unser Binnenland durchschneiden. Es sind bis jetzt nur Staatsstraßen zur Verbindung der Hauptstädte Preußens und Rußlands gebaut, aber das Inland blieb früher vollkommen ohne alle künstliche Verkehrsmittel. Späterhin hat allerdings unsere eigene Einsicht und die Rücksicht auf unsere Bedürfnisse dazu geführt, endlich auch die Einmündungsstraßen in die großen Staats-Chausseen zu beantragen und theilweise auszuführen. Von diesem Gesichtspunkte aus ist wohl auch das Thorn-Königsberger Project ausgegangen. Man glaubte vornehmlich darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Bahn so viel Kreise wie möglich von West- und Ostpreußen berühre. Da kommt von vielen Seiten der Vorwurf entgegen, daß dieses Unternehmen deshalb so ungünstig erscheinen muß, weil es mehr dem inländischen Verkehr zugewendet ist und nicht dem ausländischen genug Rechnung trägt. Aber mindestens ist ein Theil dieses Eisenbahnprojects von Königsberg bis Bartenstein oder zu einem anderen in dieser südlich von Königsberg gelegenen benachbarten Orte überaus vortheilhaft, weil jede fernere Eisenbahnlinie, die den Verkehr von Polen und Russisch-Litthauen nach Königsberg fördern soll, sich hier einmünden muß. Was die anderen beiden Eisenbahn-Unternehmungen anbelangt, so kann ich zwar nicht zugeben, daß die Handelsstraße von Mlawa auf Elbing ein altfrequentirter Handelsweg ist, der mit der südlich von Grodno in Preußen einlaufenden Handelsstraße gleichzustellen wäre, aber die Ausführung beider Eisenbahnen wäre eine große Gunst für die Handelsbeziehungen und den Wohlstand unsrer Provinz Preußen, wenn ihre Ausführung durch günstige Verhältnisse recht bald ermöglicht würde.

v. Hoverbeck-Nickelsdorf. Es giebt für unsere Versammlungen zwei Weisen die Sache zu behandeln; entweder man macht sie sich durch Prinzipien klar, wie sie scheinbar ausgesprochen sind, oder man geht direct auf einzelne Linien ein. Beide Arten haben ihre volle Berechtigung, eine dritte aber ist nicht berechtigt. Man spricht dabei scheinbar allgemeine Prinzipien aus, die aber die Folge haben, daß gewisse locale Verhältnisse begünstigt und andere hinten an gesetzt werden. Es handelt sich nicht darum, das Abgeordnetenhaus zu belehren, daß nach unseren Haupthäfen Eisenbahnen geführt werden. Das Wichtige ist, daß unsere zu bauenden Eisenbahnen überhaupt die Richtung verfolgen, die für unser allgemeines Interesse wünschenswerth scheinen. Das Abgeordnetenhaus kann nur wünschen, daß wir unsere Meinung über die Localwünsche aussprechen. Hier ist es klar, daß der Antrag von Herrn Winkelmann für die Linie Königsberg-Bartenstein in sich einen Angriff gegen die Linie von Königsberg-Thorn enthält. Ich trete weder für die eine noch für die andere auf. Ich wünsche aber Gerechtigkeit und die kann ich nur so finden, wenn nach Ansicht des Herrn Schubert das als allgemeiner Gesichtspunkt festgehalten wird, daß diejenige Linie, die sowohl den in- als ausländischen Verkehr gemeinsam befördert, im allgemeinen Interesse der Provinz ist."—

Nach Herrn W's. Ansicht giebt es in der Provinz Preußen (rechten Weichselufers) keine andere Handelswege, als diejenigen von Süden nach Norden, auf welchen der Export des in dieser Provinz und im russisch-polnischen Hinterlande producirten Getreides über die Ostseehäfen stattfindet. Er nimmt an, das Thorn-Königsbergsche Bahnproject verdanke nur den Hungerjahren (?!) 1857 und 1858 seine Entstehung und statistische Begründung und er geht soweit, diesem Project den Vorwurf zu machen, es ziele darauf ab, die natürlichen Handelswege zu verdrehen und in andere Bahnen zu lenken.

Wenn dergleichen Ansichten in entfernten Gegenden und nicht auf einer volkswirthschaftlichen Versammlung in Königsberg zu Tage kämen, so dürften sie eine Entschuldigung finden, daß es aber mit der Kenntniß unserer provinziellen Zustände derartig bestellt ist, sollte man kaum für möglich halten.

Der nachfolgende Redner, Herr Geh. Rath Schubert, wiederlegte schon die obigen Ansichten im Allgemeinen und im Besonderen die Ansicht von der Entstehung und Begründung des Thorn-Königsberger Projects. Wir müssen noch ergänzen, daß das Project schon vom Jahre 1856 datirt und daß Behufs seiner statistischen Begründung in der bekannten Denkschrift des Comité's aus dem Jahre 1860 nicht nur auf die Handelsstatistik von 1857 und 1858, sondern auch auf diejenige von 1859 Bezug genommen ist. Wenn der Herr Antragsteller diese Jahre als ganz abnorme Hungerjahre bezeichnet, in denen eben deshalb nur ost- und westpreußisches Getreide und Mehl nach den niederschlesischen, sächsischen und brandenburgischen Fabrik-Districten zur Aushilfe gegangen sei, so muß er besser unterrichtet gewesen sein, als viele Handelskammern. Die angezogene Denkschrift des Comités hat schon diese Partie gründlich genug behandelt, und nachgewiesen, daß wenn auch nicht Jahr für Jahr ohne Ausnahme ein bedeutender Theil der Getreide-Production der Provinz Preußen nach den inländischen Fabrik-Districten wandert, so im Durchschnitt mehrerer Jahre annähernd $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ der Production diesen Weg geht, was in den ganz natürlichen Verhältnissen seinen Grund hat. Daß dieser Umstand nicht allgemein bekannt ist und wenig in die Augen fällt, liegt zum Theil daran, daß man sich um die Sache selbst bisher wenig gekümmert hat, — zum Theil daran, daß unsere Handels- und Verkehrsstatistik noch überaus mangelhaft ist, — aber endlich auch darin, daß die Art und Weise, wie das ostpreußische Getreide in das Binnenland geht, sehr wenig ins Auge fällt. Die Städte Thorn, Culm, Graudenz, selbst Marienburg versenden jährlich ohne Ausnahme ein bedeutendes Quantum preußischen Weizens und Roggens nach Berlin. Ebenso die polnischen Städte Wloclawek, Plock, Dobrzykow, Warschau. Da liegen die Sendungen vor Augen; die Listen des Bromberger Canals, die in jeder Handelszeitung täglich zu finden sind, geben hierüber Jahr für Jahr den besten Beweis.

Nicht so in die Augen fallend wandert ein anderer Theil der provinziellen preußischen Getreideproduction ins Binnenland, nämlich der Art, daß er über Elbing, Danzig und Königsberg zur See exportirt wird, um nachher in Stettin wieder importirt und von da auf der Oder nach Berlin verhandelt zu werden. Die Königsberger Exportlisten notiren das so viel bekannt nicht besonders, wohl aber findet sich in den Stettiner Importlisten jährlich eine ziemlich genaue Angabe.

Diese kaufmännischen Erfahrungen und Wahrnehmungen, die übrigens in Handelskreisen ganz allgemein bekannt und anerkannt sind, von denen aber der Theoretiker noch wenig zu kennen scheint, haben allerdings und mit vollem Recht zur Begründung des Thorn-Königsberger Projectes dienen sollen, indem sie die Unentbehrlichkeit der provinziellen preußischen Getreide-Production für die Ernährung der preußischen und zollvereinsländischen Industrie-Districte darthun.

Herr W. nennt das, den Handel von seinen natürlichen Bahnen ablenken, und meint der Gedanke, sich klüger zu dünken als unsere Altvordern habe etwas Verführerisches. Wir wollen über die Altklugheit nicht streiten, möchten aber doch an Friedrich den Großen erinnern, der auf die sonderbare Idee kam, einen Canal zwischen Bromberg und Nakel zu bauen, wahrscheinlich auch in dem verführerischen Gedanken, den Handelsverkehr zu verdrehen und in andere Bahnen zu lenken.

Nach dem volkswirthschaftlichen Prinzip, welches der Herr W. vertritt, würde auch die Ostbahn, welche von Küstrin bis Bromberg und von Dirschau bis Königsberg in west-östlicher Richtung läuft, anstatt von Norden nach Süden zu gehen, keine Gnade finden. Und hat sie Herr v. d. Heydt gebaut und sie rentirt in einer, alle Erwartung übertreffenden Weise. Es muß doch mit gewissen volkswirthschaftlichen Prinzipien eine eigne Bewandniß haben, man könnte fast mißtrauisch werden dagegen, wie gegen ein Reitpferd, auf dem man Jahre lang reitet und schließlich doch einmal abgeworfen wird.

Hinter dem Prinzip des Herrn W. steckt aber etwas, was gar nicht ein Prinzip, sondern ein ganz concreter Fall ist, — nämlich die Bahn Königsberg-Rastenburg-Lyck-Grodno; das Prinzip ist nur das umgehängte Mäntelchen, unter dessen Schutz die unscheinbare Person in den volkswirthschaftlichen Congreß eingeführt wurde, dort eine ganz „angenehme Temperatur" vorfand und sich habilitirte.

Wer sollte etwas gegen dieses prinzipielle Concretum einzuwenden haben? Gewiß Niemand im Ernst. Auch nicht der Herr Handelsminister. Eine solche Bahn würde den Kreisen Eylau, Bartenstein, Rastenburg, Lötzen, Lyck gewiß sehr dienlich und für die Stadt Königsberg von großem Nutzen sein. Der Gutsbesitzer in der Johannisburger Gegend könnte sogar auf dieser Bahn seine Wolle nach Königsberg und der Neidenburger Kaufmann seine Tuche von Leipzig sehr bequem —

Doch halt, davon wollen wir lieber später noch etwas sagen. Es ist nur zu bedauern, daß die Arme unseres verehrten Herrn Handelsministers, auf denen doch das principielle Concretum im Mäntelchen getragen werden muß, nur bis zur preuß. Grenze nach Lyck reichen, wo es dann der Herr Russe in Empfang zu nehmen hat. — Wenn der doch nur kräftig genug wäre und es nicht fallen ließe! — Allenfalls könnte man es ja nur bis Lyck tragen und da absetzen. Das wäre schon ganz gut, wenn es da nur nicht in den Sack gesteckt würde, das wäre gegen alle volkswirthschaftlichen Prinzipien, selbst gegen diejenigen des berühmten Rau.

Nach dem vielgedachten Prinzip würden sich nun doch auch noch einige andere Bahnen construiren lassen, namentlich diejenigen von Elbing und Marienburg über Neidenburg und Soldau nach Warschau. Sie würden voraussichtlich demselben Schicksal unterliegen. Da sie auch nicht weiter Gegenstand der Debatte waren, so wollen wir auch hier nicht näher darauf eingehen, sondern uns lieber mit der Frage beschäftigen: ob denn Herr W. wirklich Recht hat, wenn er behauptet, daß diejenigen Bahnen für die Provinz die wichtigsten sind, welche (vom Meere nach dem Binnenlande gehend) den Interessen des ausländischen durchgehenden Verkehrs und des binnenländischen Verkehrs zugleich Rechnung tragen.

Herr W. könnte Recht haben, wenn er uns den Beweis geliefert hätte, daß eben diese Nord-Süd-Bahnen beide Zwecke zugleich erfüllen. Er setzt in Verkennung der Verhältnisse oder in einseitiger Auffassung derselben voraus, daß dem so sei, ist aber den Nachweis schuldig geblieben. Wir wollen ihm nun den Gegenbeweis liefern.

Hr. W., und mit ihm viele Andere, ist in dem Irrthum befangen, daß er einmal auf die landwirthschaftlichen Producte als Bahngut einen viel zu hohen und einen zu ausschließlichen Werth legt, und ferner, daß er glaubt, der Absatz dieser Producte nach den Häfen sei die Hauptsache, und ebenso der Import der Verbrauchsgegenstände aus den Häfen nach dem Binnenlande. Wenn wir auch schon schlechthin zugeben wollen, daß Getreide sich nur in den Ostseehäfen am Besten soll verwerthen lassen, so können wir dies für Wolle und Vieh auf keine Weise einräumen. Mit dem Import der Verbrauchsgegenstände verhält es sich aber bei Weitem anders als Herr W. es annimmt. Wir wollen es nachweisen.

Daß die in der Provinz Preußen producirte Wolle von den Producenten nach Königsberg, Elbing oder sonst einer Ostbahnstation abgeliefert wird, geben wir zu, daß sie dort nicht verbraucht, auch nicht über See exportirt wird, weiß man. Sie geht vielmehr, nachdem sie aus dem Speicher des Producenten von Süden nach Norden, mitunter einige 20 Meilen gewandert ist, längs dem Strande von Osten nach Westen, dann von Dirschau ab in der Richtung nach Süden, einige 30 Meilen, ist aber in Bromberg noch immer nicht mehr als etwa 15—30 Meilen von ihrer Geburtsstätte entfernt.

Der Käufer der Wolle (Fabrikant) berechnet sehr wohl die größeren Kosten dieses bedeutenden Umweges und zahlt deshalb dem Verkäufer (Produzenten) einen geringeren Preis. Einen höheren Preis würde er zahlen können, wenn er die Wolle auf dem kürzesten Wege von Osten nach Westen beziehen könnte. Mit einer Nord-Süd-Bahn kann also keinem Wollproducenten in der Provinz Preußen gedient sein.

Daß ein guter Theil des preußischen Roggens in den brandenburgischen, niederschlesischen und sächsischen Fabrik-Districten seinen Verbrauch findet, haben wir schon erwähnt, und ebenso auch, daß er um zu diesem Ziele zu gelangen, große Umwege macht, erst von Süden nach Norden an das Meer wandert, dann von Osten nach Westen und schließlich wieder von Norden nach Süden zurück in das Binnenland. Klüger als der preuß. Roggen sind preuß. Schweine und Hammel, sie reisen billiger und rascher, weil sie die directe Richtung von Osten nach Westen einhalten. Sie sammeln sich von allen Seiten in den Kreisen Neidenburg, Löbau, Osterode, Rosenberg und gehen über Culm, Thorn, Graudenz, Marienwerder der Ostbahn zu nach Schlesien und Sachsen in einer Armee von jährlich etwa 100,000 bis 120,000 Stück. Und was das volkswirthschaftlich zu bedeuten hat, wird klar, wenn man bedenkt, daß ein Schwein im Durchschnitt nicht viel weniger Werth repräsentirt als drei Scheffel Roggen, daß also dieser Schweine-Export allein gleich ist einem Quantum von 6000 Last Roggen. Was hilft nun diesem Vieh eine Bahn von Königsberg nach Grodno?

Mit der Kenntniß dessen, was die Provinz aus den industriellen Districten des Zollvereins bezieht, scheint es nun noch schlimmer bestellt zu sein. Es gewinnt fast den Anschein, als ob in gewissen Köpfen die Ansicht herrscht, die Provinz könne sich ganz gut ohne die Manufacturen und Industrie-Producte des Zollvereins behelfen. Da, um dieser Ansicht entgegen zu treten, mit allgemeinen Auseinandersetzungen nicht viel effectuirt wird, so wollen wir einmal ins Specielle gehen und lassen zu diesem Zweck das nachstehende A B C der Haupthandels-Artikel folgen, welches klar machen soll, was

die Provinz aus dem Zollverein resp. Binnenland empfängt und was sie demselben abgiebt, sowie auf welchen Wegen dies geschieht.

Handels-ABC.

A.

Abfälle, thierische, Flechsen, Klauen gehen aus den Westpreußischen Kreisen durch den Bromb. Canal oder auf der Ostbahn nach dem Westen. Auf den Frankfurter a. O. Messen ist darin viel Handel.
Apfelsinen kommen von Triest über Breslau, Posen nach der Provinz.
Achsen, eiserne, kommen aus Schlesien.
Alaun kommt vom Harz.
Alcalien werden aus sächsischen Fabriken bezogen.
Apotheker-Waaren kommen zum großen Theil aus Berlin.

B.

Bänder, seidene, baumwollene, kommen aus sächsischen Fabriken.
Baumwollene Waaren kommen aus sächsischen und schlesischen Fabriken, hauptsächlich auf der Ostbahn über Elbing und Königsberg nach der Provinz, von Bromberg ab machen sie bis z. B. Neidenburg einen Bogenweg von etwa 40 Meilen.
Bindfaden kommt viel aus Schlesien.
Bleiwaaren kommen aus Nürnberg und Preuß. Minden.
Bonbons kommen in sehr bedeutenden Quantitäten aus Brandenburg und Pommern.
Bronce-Waaren, hauptsächlich aus Westphalen und Baiern.
Butter geht aus der Provinz nach Berlin.

C.

Cichorien kommt von Magdeburg und Breslau durch den Bromberger Canal nach der Provinz.
Chemische Fabrikate von Magdeburg, Oranienburg, Stettin.
Chocoladen von Dresden, Berlin.

E.

Eisen, Guß-, kommt aus Schlesien durch den Bromberger Canal, hauptsächlich Töpfe, Tiegel; feinere Waaren von Berlin.

F.

Farbe-Waaren aus Thüringen.
Fayence viel aus der Warthe-Gegend.

G.

Geflügel geht aus der Provinz nach Westen, namentlich nach Berlin.
Geschirr, von Steingut, kommt aus Schlesien.
Glas-Waaren, feine, aus Schlesien und Böhmen.
Gummi-Fabrikate aus Berlin.

H.

Häute, rohe, werden bedeutend aus der Provinz nach dem Westen (Berlin) exportirt.

K.

Kleesaat aus Schlesien und Böhmen.
Knochen gehen aus der Provinz nach dem Westen.
Krippen von Gußeisen oder Stein, kommen aus Schlesien.
Kurz-Waaren aus Sachsen, Brandenburg, vom Rhein.

L.

Lackirte Waaren aus Sachsen, Brandenburg.
Leder-Waaren, feine, wie vor:
auch einige gröbere namentlich Stiefel und Schuhe wie vor: gegerbte und bereitete kommen von Leipzig und vom Rhein.
Leim aus Sachsen.
Linnen und Leinen-Waaren aus Schlesien und vom Rhein.
Lumpen gehen aus der Provinz nach dem Westen.

M.

Mehl geht aus der Provinz nach Berlin.
do. Fabrikate kommen aus Sachsen.
Messing-Waaren kommen vom Rhein.
Möbeln, feine, kommen aus Brandenburg.

N.

Nutzhölzer könnte die Provinz exportiren.

O.

Obst, getrocknetes, wird bedeutend in der Provinz importirt aus Schlesien, Thüringen, Böhmen.

P.

Packleinwand könnte die Provinz nach dem Westen exportiren.
Papier bezieht die Provinz zum großen Theil aus Brandenburg, Sachsen, Strohpapier bedeutend von Schlesien, ungeachtet einige gute Fabriken in der Provinz selbst sind.
Pelzwerk ist Leipziger Meß-Artikel.
Porzellan kommt aus Sachsen, Schlesien, Brandenburg, weniges von England.

S.

Salz wird von Staßfurt kommen.
Schuhmacher-Waaren kommen in die Provinz aus Schlesien und Sachsen.
Seidene Waaren kommen aus Sachsen und vom Rhein.
Südfrüchte gehen der Provinz vielfach über Triest, Breslau zu, aber auch auf der Ostsee.

T.

Tabacke und Cigarren werden sehr bedeutend aus zollvereinsländischen Fabriken in die Provinz auf der Ostbahn importirt.

V.

Vieh exportirt die Provinz auf der Ostbahn nach Brandenburg, Schlesien, Sachsen.

W.

Wein wird bedeutend aus dem Zollverein per Ostbahn in die Provinz importirt.
Wollene Waaren ebenso.
Wolle, rohe, wird auf der Ostbahn exportirt in die zollvereinsländischen Industrie-Districte.
Zucker wird der Provinz aus Pommern und Sachsen zugeführt.
Zündwaaren ebenso aus Schlesien.

Diese Zusammenstellung wird es schon hinreichend klar machen, daß der Landestheil rechts der Weichsel auf großen Umwegen importirt und zum Theil auch exportirt; diese Umwege involviren höhere Fracht, länger Transportzeit, größere Speditionsunkosten. Keine Bahn von Nord nach Süd wird den Interessen genügen, welche die Provinz mit den zollvereinsländischen Fabrikdistricten in Wechselwirkung verbindet. Beide Theile gehören nothwendig zu einander und müssen einander näher gebracht werden durch directe Verkehrsstraßen.

Dieser Landestheil, das wollen wir zugeben, hat manche Veranlassung mit dem Zollvereins-Tarif unzufrieden zu sein und eine reviersirte Stellung einzunehmen; aber viel gewichtigere Gründe sprechen für einen innigeren Anschluß und zugleich für eine bestimmtere Geltendmachung seiner Ansprüche auf Berücksichtigung seiner Interessen. Das Eine schließt das Andere nicht aus. Wer da behauptet: die Provinz habe nur das Interesse ihre Producte zu exportiren und eben deshalb müßten nur Nord-Süd-Bahnen geschaffen werden, dem kann man nur sagen, daß er die Sachlage nicht kennt. Und wer nur deshalb Nord-Süd-Bahnen haben will, um das Schwarze Meer mit der Ostsee zu verbinden, den mögen wir getrost seinen phantasiereichen Träumen überlassen. Die Provinz hat andere Interessen.

Ein sehr gangbarer und großer Irrthum ist es, wenn man glaubt, daß die Einnahme aus dem Getreide-Fracht-Verkehr eine Hauptrolle spiele. Dem ist nicht so. Die Ostbahn hat gewiß einen sehr bedeutenden Getreide-Transport und doch bildete die Einnahme dafür in den Jahren 1858 u. 1859 nur etwa den 7. Theil der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr, und während im Jahre 1858 die Ostbahn bei starken Getreidesendungen aus diesen eine Einnahme von rund Thlr. 260,000 hatte, brachten ihr

baumwollene Waaren	Thlr.	148,000
Eisen und Stahl	„	43,000
Wolle	„	35,000
Hütten-Produkte	„	32,000
Kartoffeln	„	49,000
Mehl	„	34,000
Droguerie- und Materialwaaren	„	70,000
Lumpen	„	13,000
Bau- und Nutzholz	„	22,000
Häute	„	16,000
allerhand unscheinbare Neben-Artikel	„	223,000

Wir wollen es nicht unberücksichtigt lassen, daß auf den Bahnen rechts der Weichsel der Getreide-Transport relativ eine höhere Einnahme gewähren wird, als auf der Ostbahn die Fabrikate und Manufacture werden aber ihm ebenbürtig zur Seite stehen, und dann erst wird Getreide eine prävalirende Rolle einnehmen, wenn es möglich sein wird, ihm annähernd die Bevorzugung billigeren Frachtsatzes einzuräumen, welche der westphälischen Kohle zu Theil geworden ist, wofür die Bahnfracht auf der Strecke Dortmund-Berlin seit Kurzem auf den Satz von 21 Thlr. 14 Sgr. für 100 Ctr., also auf 6½ Sgr. pro Ctr., oder einen Pfennig pro Centner-Meile normirt ist.

Nach der derzeitigen Lage der Verhältnisse kann die Provinz Preußen als solche und für sich, kein Interesse daran haben, den transitorischen Verkehr mit Polen in erste Linie zu stellen; es kann ihr vielmehr nur geholfen werden, mit einem Bahnsystem, welches eine die Provinz ihrer Länge nach durchschneidende Bahnlinie zur Basis nimmt und damit Linien in ungefähr nordsüdlicher Richtung verbindet, welche einer dereinstigen Weiterführung in das Nachbarland günstig sind.

Diesen Verhältnissen wird das Thorn-Königsberger in jeder Hinsicht Rechnung tragen.

Verantwortlicher Redacteur: H. Rickert in Danzig.

Wichtig für den Handelsstand!

Die genaueste Bekanntschaft mit den Bestimmungen des jetzt in Kraft getretenen neuen **Handelsgesetzbuchs** wird jedem Geschäftsmanne nur zur gebieterischen Pflicht. Kein vorhandener Abdruck des H.-G.-B. entspricht aber den kaufmännischen Zwecken so vollkommen, wie die übersichtlich und praktisch bearbeitete, billige Ausgabe, welche aus dem Verlage von Carl Heymann in Berlin so eben bei **Constantin Ziemssen** (Kabus'sche Buchhandlung) hier eingetroffen und deren Anschaffung dringend zu empfehlen ist. [1665]

Nach längerem Leiden entschlief sanft heute Nachmittag 4 Uhr unser lieber Gatte, Vater, Bruder, Schwager und Onkel

F. A. Wittholdt

in seinem 50sten Lebensjahre.

Tief betrübt widmen diese Anzeige allen Bekannten und Freunden,

Danzig, den 12. März 1862,

[1671] **die Hinterbliebenen.**

Bekanntmachung.

In dem Concurse über das Vermögen des Gastwirths Alexander Soder steht zur Prüfung folgender nachträglich angemeldeten Waarenforderungen:

1) des Kaufmanns Gustav Ullmann in Mainz im Betrage von 84 Rt. 17 Sgr. 6 Pf.,
2) des Kaufmanns Gotthilf Zimmer in Lauban im Betrage von 90 Rt.,
3) des Kaufmanns J. Radtke hier im Betrage von 21 Rt. 4 Sgr. 7 Pf.

ein Termin

am 26. März cr.,

Vormittags 10 Uhr,

an; ferner zur Verhandlung und Beschlußfassung über den vom Gemeinschuldner proponirten Accord ein Termin

am 2. April cr.,

Vormittags 10 Uhr,

vor dem unterzeichneten Commissar.

Zur Theilnahme an der Beschlußfassung über den Accord berechtigen alle festgestellten oder vorläufig zugelassenen Forderungen, welche weder mit einem Hypothekenrechte, Pfandrechte oder anderen Absonderungsrechte, noch auch mit einem Vorzugsrechte versehen sind.

Für den Betrag, mit welchem ein Gläubiger wegen einer mit einem solchen Rechte versehenen Forderung an der Beschlußfassung über den Accord theilnehmen will, muß er auf das in Anspruch genommene Hypothekenrecht, Pfandrecht oder andere Absonderungsrecht oder auf das verlangte Vorzugsrecht verzichten.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, daß der einstweilige Verwalter der Masse, Hr. Justizrath Droste, als definitiver Verwalter bestellt worden ist.

Pr. Stargardt, den 2. März 1862.

Königliches Kreis-Gericht.
Der Commissar des Concurses
Goerigk. [1663]

Gesangbücher,

Pathenbriefe, Tauf- und Hochzeits-Einladungen, Geburtstagswünsche und -Geschenke empfiehlt in größter Auswahl [1145]

J. L. Preuss, Portechaiseng. 3.

1/1, 1/2, 1/4 Preuß. Lotterie-Loose habe ich noch billigst abzulassen.

Stettin. **G. A. Kaselow,**

[1237] Inhaber einer Decimalwaagen-Fabrik.

Gegen jeden eingewurzelten Husten,

gegen Brustschmerzen, langjährige Heiserkeit, Grippe, Halsbeschwerden, Verschleimung der Lungen, ist der nur von mir allein wirklich **ächt** zu beziehende

Preis pro Flasche 12½, 7½ und 5 Sgr. — **Dr. Riemann's Rettig-Saft,** — Preis pro Flasche 12½, 7½ und 5 Sgr.

ein Hausmittel, welches in den zahlreichsten Fällen das befriedigendste Resultat ergeben hat. Dieser Saft, welcher weiss von Farbe ist und einer lieblichen angenehmen Geschmack hat, wirkt erleichternd und gleich nach dem ersten Gebrauche auffallend wohlthätig, zumal bei Krampf- und Keuchhusten, erleichtert und bewirkt den Auswurf des zähen, stockenden Schleimes, mildert sofort den Reiz im Kehlkopfe und erleichtert in kurzer Zeit jeden noch so heftigen, selbst den schlimmen Schwindsuchthusten und beseitigt das Blutspeien.

Haupt-Depot in der Parfümerie-Handlung Langenmarkt 38. von Albert Neumann.

Neueste Sendung Rettigbonbons in Packeten à 3 Sgr. empfiehlt

[1660] **Albert Neumann, Langenmarkt 38.**

In dem Concurse über das Vermögen des Gutsbesitzer Carl Koenig zu Skludzewo ist zur Verhandlung und Beschlußfassung über einen Accord Termin auf

den 24. März d. J.,

Vormittags 11 Uhr,

vor dem unterzeichneten Commissar im kleinen Terminszimmer anberaumt worden.

Die Betheiligten werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß alle festgestellten oder vorläufig zugelassenen Forderungen der Concursgläubiger, soweit für dieselben weder ein Vorrecht, noch ein Hypothekenrecht, Pfandrecht oder anderes Absonderungsrecht in Anspruch genommen wird, zur Theilnahme an der Beschlußfassung über den Accord berechtigen.

Thorn, den 4. März 1862.

Königl. Kreis-Gericht.
Der Commissar des Concurses.
Henke, Kreis-Gerichts-Rath. [1664]

In der Becker'schen Concurssache soll gerichtlicher Anweisung zufolge der Verkauf der werthvolleren Weine bis auf Weiteres ausgesetzt werden.

Marienburg, den 11. März 1862.

Der Rechts-Anwalt
Echtermeyer
als Verwalter der Masse. [1667]

Bestes rothes und weisses Kleesaat, Thymotheum und Saatwicken offerirt und nimmt Bestellungen an

Benjamin Bernstein,

[1670] **Langenmarkt 31.**

Frisch gebrannter

KALK

ist stets zu haben Langgarten 107 und in der Kalkbrennerei bei Legan.

[1415] **J. G. Domansky Wwe.**

Sonnabend, den 29. März, 9 Uhr Vormittags, bin ich Willens, die mir gehörigen Möbeln, eine Feuerspritze, einen starken vierzölligen Wagen, einen Kastenschlitten in meiner Behausung an den Meistbietenden zu verkaufen.

Schloß Kalthof bei Marienburg, im März 1862.

[1642] **P. Dick, Wittwe.**

Gasthausverkauf.

Eine Gastwirthschaft an einem Bahnhofe in lebhafter Gegend, neben der mit Erfolg ein Getreide- und Speditionsgeschäft betrieben wird, ist sofort zu verkaufen. Reflectanten erfahren nach Abgabe ihrer Adressen unter E. 1586 an die Exped. d. Bl. das Nähere vom Verkäufer.

Apfelwein, 14 Fl. für 1 Thlr., d. Ank. von 30 Qrt. 2⅚ Thlr., excl.
Borsdorffer-, ganz vorzügl. 10 Fl. 1 Rt., Anker 4 Rt. excl.

Auswärtige Aufträge werden gegen Baarsendung oder Nachnahme bestens effectuirt.

Berlin, F. A. Wald, Hausvoigteiplatz No. 7.

Englische glasirte Steinröhren

dauerhafter und um 30—75% billiger als eiserne Röhren, Die von mir in 2—18 Zoll Durchmesser geführten Steinröhren von unübertroffener Güte empfehle ich als vorzüglich zweckmäßig und billig zu Wasserleitungen aller Art, zu Durchlässen, Ueberbrückungen, Abflüssen bei allen Wegebauten, zu Maischeleitungen in Brennereien rc., zu Jauche-Leitungen, so wie zu kleinen Schornsteinen rc. Preis-Courante auf portofreie Anforderungen gratis.

[259] **Hugo Scheller**, Danzig, Hundegasse 29.

Gouvernanten, die hauptsächlich der französischen Conversation, so wie der Musik mächtig, und Polnisch oder Russisch sprechen, finden bei hohem Gehalt ein Engagement nach Rußland. Meldungen in Königsberg in Preußen, Mühlenberg No. 6, bei Frau Fl. Briew. [1611]

Ein tüchtiger gewandter Handlungsgehilfe, der polnischen Sprache mächtig, der womöglich mit der Destillation vertraut ist, wird vom 1. April cr. gesucht. Adressen Litt. C. B. in der Exped. dieser Zeitung. [1672]

No. 1087 und 1185 kauft zurück
die Expedition.

Angekommene Fremde am 12. März.

Englisches Haus: Opernsängerin Frau Hain-Schnaidtinger n. Frl. Schwester a. Breslau. Fabrikdirector Melchior a. Stettin. Kaufl. v. Chrzanowski a. Thorn, Panizza a. Mainz.

Hôtel de Berlin: Kaufl Seidel u. Stern a. Berlin, Liesenberg a. Iserlohn, Seidelmann a. Breslau.

Hôtel de Thorn: Gutsb. Raykowski nebst Sohn a. Rakowitz. Hofbes. Bestvater a. Lindenau. Landwirth Wilde a. Graudenz. Kaufl Schirmer a. Berlin, Schaffranski a. Mannheim.

Walter's Hôtel: Rittergutsbes. Trenkmann a. Ramten. Pfarrer Dr. Bobrik a. G. Lichtenau. Hotelbes. Hönisch a. Stolp. Rentier Rehefeld a. Berlin. Fabrikant Kramer a. Gumbinnen. Kaufl. Schwager a. Marienburg, Schaefer a. Wesel, Rudorf a. Mainz. Wechsel a. Thorn.

Schmelzers Hôtel: Gutsbes. Hegewald a. Neuteich. Agent Höpfner a. Bromberg. Kaufl. Lange a. Cöslin, Weber n. Gem. a. Berlin, Hagemann a. Elberfeld.

Deutsches Haus: Rent. Schmidt a. Cöslin, Zimmermann a. Marienwerder. Seefahrer Pich a. Danzig. Kaufl Knopf a. Schwetz, Bähr a. Bromberg, Röder a. Memel, Rosendorf a. Stolp. Fabrikant Meyer a. Osiek.

Hôtel d'Oliva: Techniker Wentzel a. Marienburg. Hotelbes. Henning a. Picklaw. Gutsb. Fischer a. Wilno.

Hôtel de St. Petersburg: Gutsbes. von Wedels a. Mruzzin. Kaufl. Miller a. Marienburg, Ficcate a. Berlin. Schiffscapitain Baltes a. Pillau.

Druck und Verlag von A. W. Kafemann in Danzig.